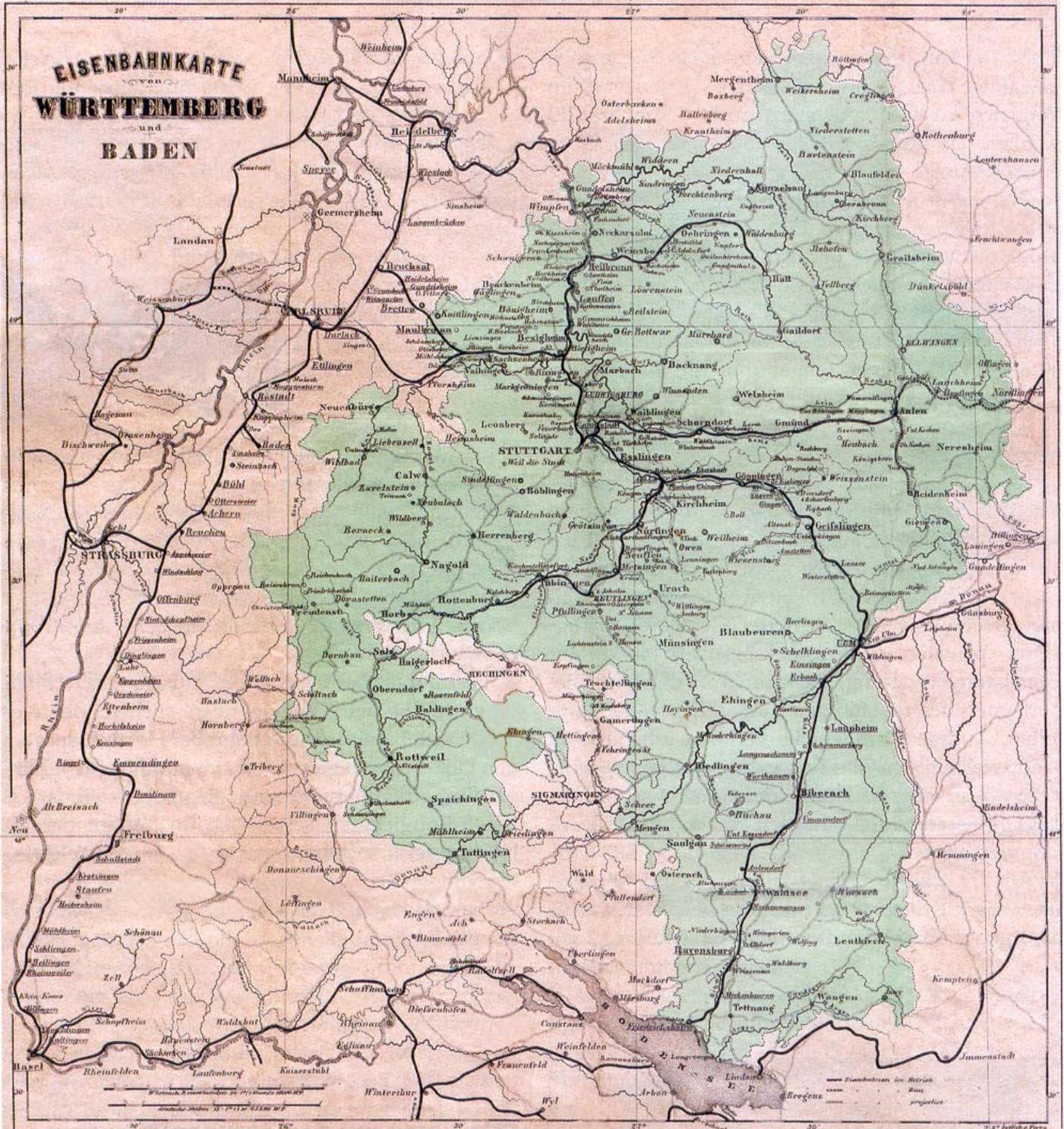


Der Bahnhof zu Calw

Roland Feitenhansl, Karlsruhe

Still ruht der alte Calwer Bahnhof im Nagoldtal, weit draußen am Rande der Stadt. Er zeugt von einer Eisenbahngeschichte, die größer gewesen sein muss als es heute den Anschein hat. Er ist seiner ursprünglichen Funktion beraubt, denn die Züge der Kulturbahn rauschen an dem stillgelegten Bahnhof vorbei, und auf der

Schwarzwaldbahn nach Weil der Stadt fährt schon seit über zwanzig Jahren überhaupt kein Zug mehr. Der nachfolgende Beitrag möchte schildern, wie es zum Bau dieses Bahnhofs kam, danach seine weitere Entwicklung verfolgen und schließlich einen Ausblick auf eine möglicherweise rosigere Zukunft wagen.



Streckenkarte der württembergischen und der badischen Eisenbahn, noch ohne die „Schwarzwaldbahn“ ins Nagoldtal, 1867
Karte: Feitenhansl

Zum Bau der „Württembergischen Schwarzwaldbahn“

Wegen des gebirgigen Charakters des Schwarzwaldes, dessen nördlicher Teil im wesentlichen zu Württemberg gehörte, der südliche zu Baden, führten die Eisenbahnplaner beider Länder die großen Verkehrslinien zunächst großzügig um ihn herum. Aber auch der komplizierte Grenzverlauf zwischen den beiden Ländern erwies sich später als problematisch. Im württembergischen Nordschwarzwald lieferte schließlich der Waldreichtum ein gewichtiges Argument für den Bahnbau. Der Holztransport, der bis dahin nur mühsam durch die Flößerei betrieben werden konnte, versprach nun mit der Bahn ein lukratives Geschäft zu werden. Die Erschließung erfolgte von Norden her über Pforzheim und von Osten über Leonberg – Calw.



Ausschnitt einer württembergischen Eisenbahn-Karte von 1922 mit der „Schwarzwaldbahn“ und angrenzenden Bahnstrecken Eisenbahnjournal III/95, S. 21



Der Erbauer
Carl Julius Abel

Bild: Stadtarchiv
Stuttgart

Verantwortlicher Oberbaurat für die insgesamt drei neuen Schwarzwaldstrecken einschließlich ihrer Bahnhöfe war Carl Julius Abel (1818-1883). Er hatte schon 1840/41 im Elsass beim dortigen Eisenbahnbau mitgewirkt und war seit 1843 beim Eisenbahnbau in Württemberg tätig, wo er vor allem Strecken im Norden Württembergs entwarf. Für die Ausführung des Streckenbaus waren die Bauinspektoren Sapper und Bok, für die Hochbauten Bauinspektor Schurr vom Hochbauamt Heilbronn verantwortlich, das wie Abel selbst auch für den Nordschwarzwald zuständig war.

Der Staatsvertrag vom 18.2.1865 zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden war die rechtliche Grundlage für den Bau der Enztalbahn nach Wildbad und der Nagoldtalbahn über Nagold nach Horb, da deren Ausgangspunkt jeweils im badischen Pforzheim war. Parallel dazu verfolgte man eine von Baden unabhängige Verbindung in den Schwarzwald, die direkte Strecke von Stuttgart über Leonberg nach Calw („Schwarzwaldbahn“). Bereits am 23.9.1868, ein halbes Jahr nach Baubeginn, wurde der erste Abschnitt Zuffenhausen – Ditzingen eröffnet. Am 1.12.1869 folgte Ditzingen – Weil der Stadt.

Calwer Wochenblatt.
 Amts- und Intelligenzblatt für den Bezirk.
 No. 36. Dienstag, den 28. März 1871.

Amtliche Bekanntmachungen.
Schwarzwaldbahn.
Verdingung von Eisenbahn-Hochbauarbeiten.

Höherem Auftrage zufolge sind die hienach beschriebenen Bauarbeiten an 17 Bahnwärterhäuschen der Sektion Weil der Stadt Abtheilung II. und Calw auf der Schwarzwaldbahn im Submissionswege zu vergeben. Es werden demgemäß die Affordstliebhaber eingeladen, Pläne, Ueberschläge und Bedingungen auf dem Hochbauamt im Bahnhofgebäude Weil der Stadt einzusehen und ebenfalls selbst die mit Fähigkeits- und Vermögenszeugnissen belegten und mit der Aufschrift: „Angebot auf Bahnwärterhäuschen“ versehenen Offerte bis

Montag, den 3. April, Vormittags 11 Uhr,
 zur Submissions-Öffnung, welcher sie anwohnen können, abzugeben.

Es betragen die Ueberschlagssummen

a) in der Sektion Weil der Stadt Abtheilung II. von Weil der Stadt bis an den Forstunnel, bei 9 Häuschen zusammen:

Die Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeit	7759 fl. — fr.
Eisenerarbeit	639 fl. — fr.
Zimmerarbeit	5310 fl. — fr.
Berschindlungsarbeit	414 fl. — fr.
Schreinerarbeit	1611 fl. — fr.
Glaserarbeit	630 fl. — fr.
Schlosserarbeit	1143 fl. — fr.
Flaschnerarbeit	378 fl. — fr.
Anstreicherarbeit	1044 fl. — fr.
Spinnerarbeit	24 fl. 18 fr.

b) in der Sektion Calw, vom Forstunnel bis Hirschau, bei 8 Häuschen zusammen:

Die Grab-, Maurer- und Steinhauerarbeit	6837 fl. — fr.
Eisenerarbeit	568 fl. — fr.
Zimmerarbeit	4720 fl. — fr.
Berschindlungsarbeit	368 fl. — fr.
Schreinerarbeit	1432 fl. — fr.
Glaserarbeit	560 fl. — fr.
Schlosserarbeit	1016 fl. — fr.
Flaschnerarbeit	336 fl. — fr.
Anstreicherarbeit	928 fl. — fr.
Spinnerarbeit	21 fl. 36 fr.

Heilbronn, 24. März 1871. K. Hochbauamt der Schwarzwaldbahn.
 Schurr.

Ausschreibung im „Calwer Wochenblatt“
 Quelle: 1871 Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e. V.

In einer Zeitungsannonce im „Calwer Wochenblatt“ vom März 1871 werden Eisenbahn-Hochbauarbeiten für den nächsten Abschnitt vergeben. Hierbei handelte es sich um Bahnwärterhäuser von Weil der Stadt bis Calw. In der Annonce fehlte auch nicht der Hinweis auf den Urheber, das gut 80 Kilometer entfernte „K. Hochbauamt der Schwarzwaldbahn“ in Heilbronn. Mitten in diese Bau-

arbeiten fiel leider der Deutsch-Französische Krieg 1870/71, sodass der gesamte Rest der Strecke Weil der Stadt – Calw – Nagold erst am 20.6.1872 eröffnet werden konnte (insgesamt 67 km).

Die gesamte Schwarzwaldbahn wurde als Hauptstrecke gebaut und trassiert, d. h. mit möglichst wenigen Bögen, großzügigen Radien und wenigen Bahnübergängen. Und der zehn Kilometer lange Bergabschnitt Althengstett – Calw wurde wahrscheinlich als erste Bahnstrecke in Württemberg gleich zweigleisig ausgebaut wegen der enorm langen, durchgehenden Streckenneigung. Außerdem waren die Ingenieurbauten der Strecke, d.h. die beiden Tunneln und sämtliche Brückenköpfe, für den zweigleisigen Betrieb ausgelegt worden.



Ansicht des Empfangsgebäudes Calw im Jahr der Eröffnung, 1872
Quelle: Württ. Landesbibliothek, Graphische Sammlungen

Aus Rücksicht auf den erwarteten Holzverkehr verlangten die württembergischen Stände auch nur mäßige Steigungen von nicht mehr als 1:55. Zusammen mit den erwähnten großen Kurvenradien, die zwei weit ausholende Kurven erforderlich machten, wuchs die Streckenlänge im gesamten Abschnitt Weil der Stadt – Calw auf fast das Doppelte, nämlich 23 Kilometer. Hier mussten auf einer Strecke von nur 12 Kilometern Luftlinie erst über 100 Meter Steigung, danach ein Abstieg von knapp 150 Metern bewältigt werden. Seit der Fertigstellung der Ergänzungsstrecken nach Pforzheim und Horb 1874 wird der Abschnitt Calw – Nagold (19 km) zur Nagoldbahn gerechnet. Calw war seitdem Verknüpfungsstation dieser beiden Strecken.

Allerdings waren die Voraussetzungen für einen bedeutenden Verkehr für Calw wegen der umständlichen Streckenführung nicht gerade günstig. Und der Eisenbahnanschluss kam offensichtlich zu spät, denn auch er konnte den bereits begonnenen Niedergang der einstmaligen großen Bedeutung von Handel und Gewerbe

nicht aufhalten. Zu allem Überfluss bekam die Schwarzwaldbahn ab 1879 Konkurrenz durch die Direktverbindung Stuttgart – Horb über Böblingen und Herrenberg (Gäubahn). Doch daran war 1872, bei der Fertigstellung des Calwer Empfangsgebäudes, als die historische Fotografie entstand, nicht zu denken.

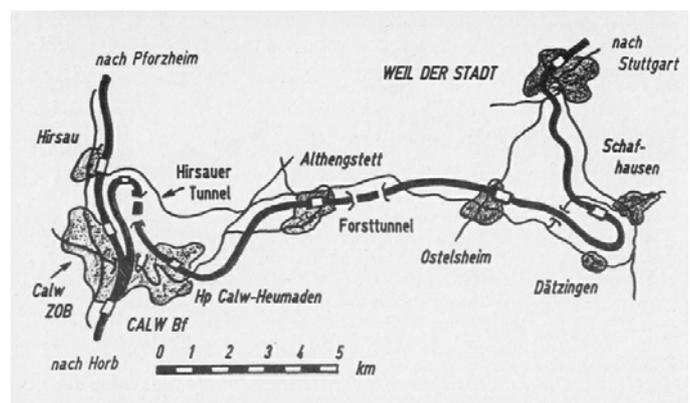
Empfangsgebäude von städtischem Format

Die schlossartige Anlage mit einem Mittelbau und zwei Kopfbauten für bedeutendere Bahnorte hat wahrlich städtische Dimensionen, was der Knoten-funktion der Station geschuldet ist. Man erwartete schließlich regen Verkehr und wollte als stolzes Eisenbahnunternehmen auch architektonisch ein Zeichen setzen.

1872 war von einem Vorplatz noch keine Rede. Am rechten Bildrand ist ein provisorisches Nebengebäude zu erkennen, das noch vom Bau des Bahnhofs stammte. Es stand zuvor schon in Leonberg und Plochingen beim Eisenbahnbau, und eine zweite solche stand aus dem gleichen Grund auch in Schaffhausen. Auf der anderen Seite schaut ein Teil des Lokomotivschuppens hervor.

Wer die Fassaden des Empfangsgebäudes genauer anschaut, erkennt an den Stirnseiten Wandvorsprünge (Risalite), die bis nach oben deutlich hervortreten, auch im Dachbereich, wo ihre Bedachungen der Kontur der Walmdächer folgen. Rundbogige Öffnungen bestimmen

den gesamten Erdgeschossbereich, einschließlich des Mittelbaus. Darüber zieht sich ein kräftiges Stockwerksgesims über den gesamten Bau. An den Kopfbauten folgen nach oben zwei Fensterbankgesimse. Die Vorder-

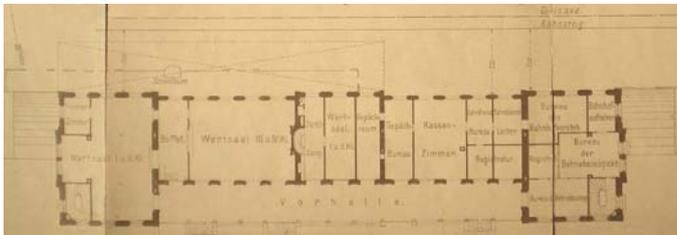


Vereinfachte Streckenskizze des Abschnitts Weil der Stadt – Calw
Quelle: Hans-Joachim Knupfer

und Rückseiten der Kopfbauten sind durch die Öffnungen im Erdgeschoss in drei Achsen eingeteilt. Eine zusätzliche Vertikalteilung übernehmen die Eckpilaster an den Gebäudeecken und den Wandvorsprüngen. Der zweistöckige Mittelbau ist im oberen Bereich durch Lisenen gegliedert. Er wird durch einen Dreiecksgiebel mit kurzen Absätzen an den Enden abgeschlossen.



Villa Barbaro: Vorbild mit niedrigem Sockel und Arkaden, 1558 „AlMare“ (Wikipedia)



Grundriss, 1909
Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

Der dreizehnachsige Zwischenbau (einschließlich Mittelbau) liegt auf den Grundriss bezogen nicht in der Längsachse, sondern versetzt zur Gleisseite hin. Ebenso schließt er hier bündig mit den Kopfbauten, während er auf der Straßenseite um eine Achse nach innen gerückt ist. Ein gusseiserner Bogengang füllt diesen Bereich.

Baugeschichtliche Anleihen

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte sich bei Baukörpern von Bahnhofsbauten europaweit ein Grundtyp nach dem Vorbild der repräsentativen französischen Barockschlösser etabliert: Eine gestreckte, längsgerichtete Anlage mit erhöhtem Mittelbau, niedrigen Zwischenbauten und wiederum erhöhten Kopfbauten. Es fehlte nur der cour d'honneur, der Ehrenhof mit zwei rechtwinklig angesetzten, nach vorn gerichteten Seitenflügeln, da er wegen der weiteren Wege zu den Gleisen unpraktisch war.

Als unmittelbare Vorbilder dienten daher langrechteckige



Prototyp für längsgerichtete Bahnhofsbauten: Schloss Maisons in Maisons-Laffitte, 1651 „Zantastik“ (Wikipedia)

Schlösser wie das Schloss Maisons in Maisons-Laffitte bei Paris (1642-51). In Calw hätte bei der Enge des Tals eine tiefe Dreiflügelanlage auch gar keinen Platz gehabt. Dazu kamen ein aus praktischen Gründen niedriger Sockel und Arkaden als programmatische Öffnung zur Landschaft bzw. später zur Stadt (vgl. Villa Barbaro des Andrea Palladio, 1557/58). Die Eckbauten entsprechen in ihrer Blockhaftigkeit, ihrer Symmetrie und dem klaren, dreigeschossigen Aufbau mit Fensterbank-gesimsen den im 19. Jahrhundert oft zitierten florentinischen Stadtpalästen des 15. Jahrhunderts.

Bei der Fassadengestaltung, also der reinen Dekoration, setzte sich in Deutschland zunächst der Neurenaissance-Stil nach dem Vorbild der italienischen Renaissance durch. Seit den sogenannten „Gründerjahren“ ab 1870 herrschte eine gewisse Vorliebe für die deutsche Renaissance. Die florentinische Renaissance ist in Calw an deutlichsten an den Eckbauten abzulesen. Nicht nur ihr blockhafter Baukörper, sondern auch die zitierten Fassadenelemente wie Buckelquaderung, Rundbogenfenster, Fensterbankgesims und Kranzgesims sind hier zu nennen (Bsp. Palazzo Strozzi, Palazzo Medici, Palazzo Rucellai, alle 15. Jh.).

Niedrige Zwischenbauten mit offenen Bogenhallen gehen formal auf Brunelleschis Findelhaus in Florenz (1421-39) zurück, dem Vorbild für derartige Ausformungen schlechthin. Etwas von der südlichen Leichtigkeit scheint auch hier in Calw mit den schlanken Säulen beabsichtigt



Das Vorbild für lange Bogengänge mit schlanken Säulen: Findelhaus in Florenz, 1439 „Saiko“ (Wikipedia)

worden zu sein. Das Bogenmotiv selbst steckt in den Tür- und Fensteröffnungen. Auch der frühe Pariser Ostbahnhof (Gare de l'Est, 1847-52), wies einen offenen Bogengang auf, der in der Folge wegen seines einladenden Charakters im Bahnhofsbau allgemein beliebt wurde. Andererseits schreckte man vor dem Bau solch langer Arkadengänge aus Platz- und Klimagründen oft auch zurück und zitierte das Motiv an einer geschlossenen Wand mit Rundbogenfenstern und -türen (einige Beispiele für offene Bogengänge: Karlsruhe, 1842-44 von Friedrich Eisenlohr; Offenburg, 1844/45 von Eisenlohr; Pforzheim, 1868; Würzburg, 1863-69 von Friedrich Bürklein).

Nahe liegend: eigene Vergleichsbauten Abels

Der Bahnhof in Wildbad (heute Bad Wildbad) wurde zusammen mit der Enzbahn drei Jahre früher fertiggestellt. Seine Obergeschosse sind in verschildeltem Fachwerk ausgeführt, wie es für den holzreichen Schwarzwald typisch ist. Der Mittelbau ist im Vergleich zu Calw im Grunde nur ein kleines Dachfenster. Dafür besitzt die Vorhalle, die wie in Calw von schlanken, gusseisernen Säulen getragen wird, ein zusätzliches Vordach für die „standesgemäße“ Vorfahrt mit flachem Dreiecksgiebel und dem württembergischen Königswappen darin. Dazu machten das eigene „Fürstenzimmer“ sowie die filigran gearbeiteten Holzpartien am Mittelbau und den Kopfbauten den Wildbader Bahnhof gegenüber dem in Calw so mondän und weltläufig – schließlich befindet man sich in einem königlichen Bade- und Kurort, wo „höchste und allerhöchste Herrschaften“ zu kuren pflegten.



Bad Wildbad, 1869 Foto: Verfasser, 1996

Die Kopfbauten weisen gegenüber Calw eine fast identische Fassadengliederung auf. Balkone sind jedoch weder in Calw, noch an italienischen Palazzi zu finden, wo man die eingezogene Loggia bevorzugte. Sie sind eine Anlehnung an Erker und Balkone der deutschen Renaissance.

Der damals neue Bahnhof von Heilbronn wurde als Ersatz



Östlicher Kopfbau des 1874 erbauten Bahnhofs in Heilbronn (1944 zerstört, Foto 1906, Ausschnittvergrößerung) Haus der Geschichte Baden-Württemberg, Sammlung Metz



Bild links: Bahnhof Heilbronn, Mittelbau, Foto 1874 Stadtarchiv

für den zu klein gewordenen Pionierbau von Karl Etzel (1848) zwei Jahre nach dem Calwer Bau fertig gestellt. Nach seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg entstand an gleicher Stelle der heutige Bau.

Obwohl Abels Bau etwas jünger war, ist anzunehmen, dass er bzw. seine beiden Bauinspektoren diesen Bau und die der Schwarzwaldstrecken zum selben Zeitpunkt planten. So wie man vermuten kann, dass die „Kleinen“ als Vorstufe für den „großen Heilbronner Bahnhof“ dienten, so kann man umgekehrt genauso annehmen, dass der große Entwurf für die kleineren Orte eben nur zusammengestutzt wurde. Es lohnt sich, sowohl Ähnlichkeiten als auch Unterschiede aufzuspüren:

Die größten Ähnlichkeiten liegen wieder in den Kopfbauten vor. Hier hat man in der Tat den Eindruck einer reduzierten Planvariante: Dreigeschossigkeit, Risalit (in Heilbronn aber nur durch Regenfallrohre angedeutet), Walmdach, gleiche Anzahl an Fensterachsen, Rund- und Segmentbögen, Eckpilaster, betonte Fenster-

brüstungen (Kreise) und Verdachungen. Allerdings verzichtete man in Calw auf die Balkone (vgl. Bad Wildbad).

Unterschiede zu Heilbronn sind vor allem beim Mittelbau und den Zwischenflügeln festzustellen: Der Mittelbau von Calw bleibt hinter der Vorhalle und ist deutlich zurückhaltender gestaltet. In Heilbronn dagegen wurde die sichtbare Vorderseite zu besonders repräsentativer Gestaltung genutzt, z.B. mit kannelierten Halbsäulen, gedoppelten Rundbogenfenstern und Balustraden. Auf den Dreiecksgiebel setzte man sprichwörtlich „noch eins drauf“ in Form eines völlig einzigartigen Rundbogens mit der Bahnhofsuhr darin. Die gesamte Calwer Vorhalle ruht auf dünnen Eisensäulen und ähnelt damit viel eher dem Bad Wildbader als dem Heilbronner Bau. Mit 13 Achsen (einschl. Mittelbau) ist sie außerdem deutlich kürzer als jene in Heilbronn (18 Achsen, ohne Mittelbau).



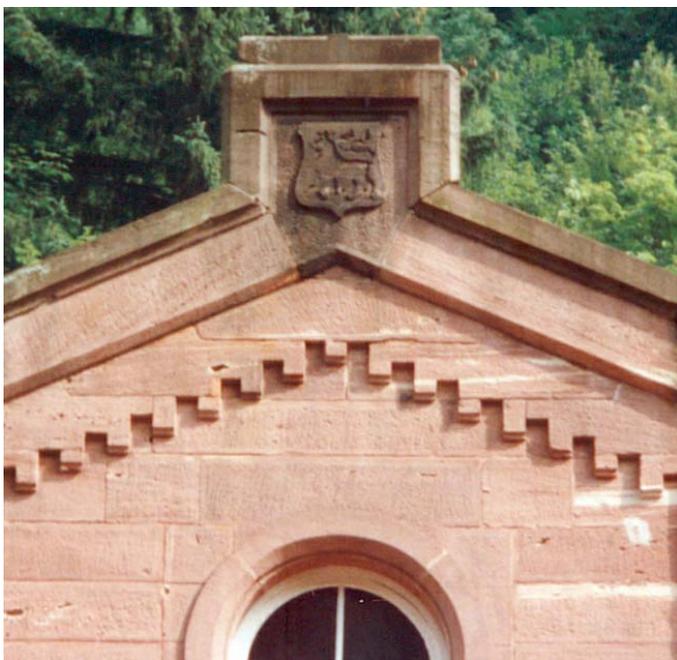
Heilbronn, kleines württembergisches Wappen über dem Haupteingang, Foto 1874 (Ausschnittvergrößerung)
Quelle: Württ. Landesbibliothek, Graphische Sammlungen

das Stadtwappen! In Calw musste sich Württemberg mit seinem Wappen auf die weniger repräsentative Gleisseite beschränken.

Ein Hinweis auf eine Heilbronner Gemeinsamkeit ganz anderer Art findet sich anlässlich der Eröffnung 1872 in einer Streckenbeschreibung der Schwarzwaldbahn. Der damalige Autor weist ausdrücklich auf die neuen, beim Eisenbahnbau erschlossenen Steinbrüche bei Calw hin, deren roter Sandstein auch beim Bau des neuen Heilbronner Bahnhofs Verwendung fand.

Bahnhofsschicksal bis heute

Diverse historische Fotografien und Pläne illustrieren im Folgenden einige Stationen der Bahnhofsgeschichte. Den Anfang macht eine kolorierte Ansichtskarte, die um 1900 entstanden ist. Der Weg oberhalb des Bahnhofs, die heutige Uhlandshöhe, war damals noch ohne verkehrliche Bedeutung. Der Flanierweg und auch die Postkarte entstanden damals im Zusammenhang mit der Verbrei-



Giebel des Calwer Bahnhofs mit Stadtwappen, Foto: Verfasser, 1996

Eine kleine Calwer Besonderheit findet sich oben im straßenseitigen Dreiecksgiebel des Mittelbaus. Er trägt nicht wie üblich das württembergische Landeswappen oder ein Eisenbahn-Symbol, sondern das Wappen der Stadt Calw. In Heilbronn gab es nur ein kleines gekröntes württembergisches Wappen über dem Haupteingang. In Stuttgart war an dieser Stelle ein Hermeskopf zu sehen – beides war Standard bei der Eisenbahn, nicht aber



Uhlandshöhe, Postkarte um 1900

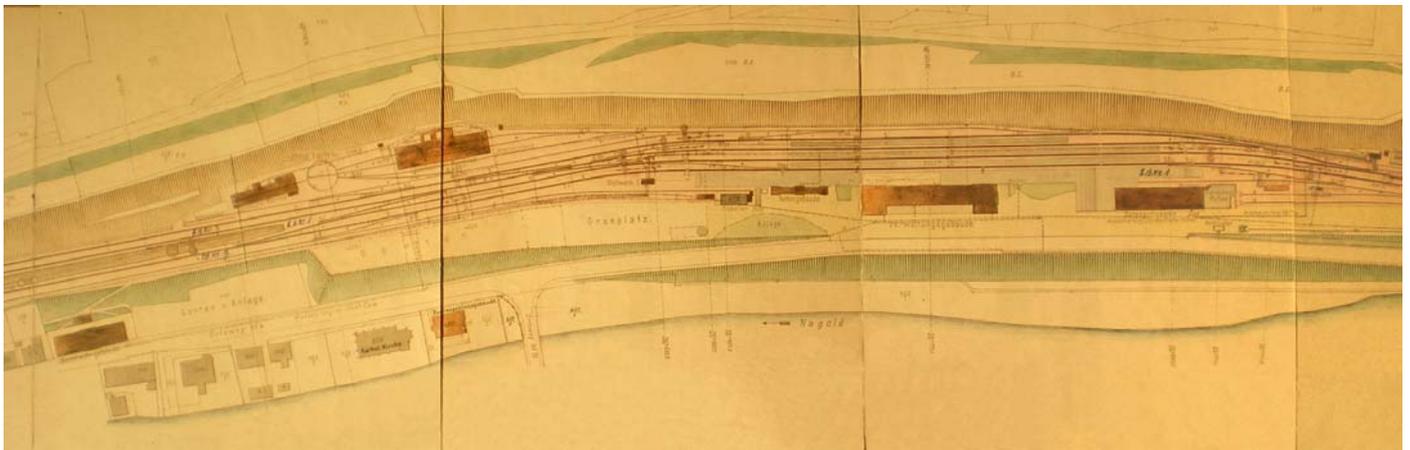
Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

tung der Eisenbahn als typisches Zeichen des allgemein aufkommenden touristischen Interesses an der Landschaft, für das der Calwer Junge im Vordergrund steht, der den Blick des Betrachters mit ins Bild nimmt. Unten im Bahnhof steht das Stellwerk 1 auf seinen unverkleideten, dünnen Stützen, direkt dahinter ein weiteres provisorisches Nebengebäude, das sich bei näherem Hinsehen als ein ausrangierter Wagenkasten entpuppt.

1909 entstand der Lageplan mit nahezu sämtlichen Einrichtungen auf dem Gelände. Man erkennt u.a. links einen kleinen, einständigen Lokschuppen aus Holzfachwerk, die württembergische Drehscheibe, einen etwas größeren, zweiständigen Lokschuppen (beide Schuppen aus Platzgründen mit Toren auf beiden Seiten zur Durchfahrt), das Stellwerk 1 von 1892, einen Eiskeller (wohl zur Bahnhofsgaststätte gehörend), ein Nebenge-



Ziegelbachbrücken der Schwarzwaldbahn (vorn) und der Nagoldbahn, Foto vor 1922
Sammlung Gerhard Buck



Lageplan des Bahnhofs, 1909

Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

bäude“ mit Toiletten für Reisende, das „Verwaltungsgebäude“ (die württembergische, bahnamtliche Bezeichnung für das Empfangsgebäude) und den Güterschuppen. Ganz rechts am Bildrand ist das zweite Stellwerk zu erkennen.

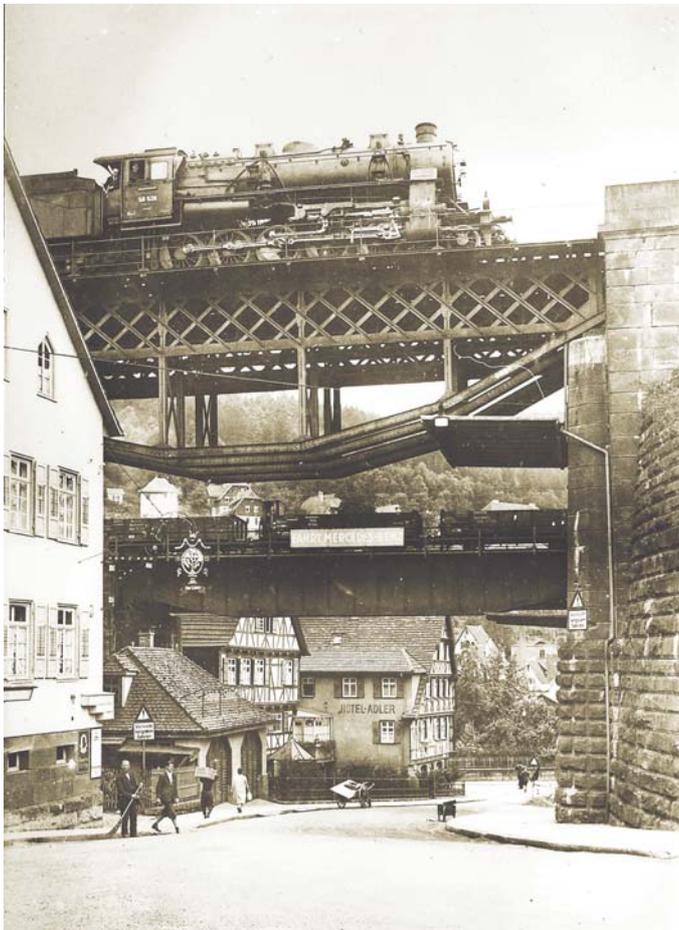
Die Stuttgarter Straße im Ziegelbachtal entstand erst mit dem Bau der Eisenbahn. Über die Straße führen nebeneinander die Ziegelbachbrücke der Schwarzwaldbahn und, etwas tiefer, die Brücke der Nagoldbahn. Die Ziegelbachbrücke war einem Zeitgenossen 1880, wenige Jahre nach ihrer Einweihung, eine eigene Beschreibung wert: „Ein Riesenbau, für ein Jahrtausend angelegt, ist der Ziegelbach=Viadukt, der die Staatsstraße überbrückt (mit Einer Oeffnung von 20 m Weite und 20 m Höhe). Auf ihn wie auf den stattlichen Bahnhof sehen verwundert die Häuser der alten Chalawa [i.e. Calw], die, wenn beim Bau der Eisenbahnen bloß Handel und Industrie zu berücksichtigen wären, längst schon den Schienenweg verdient hätten.“ 1922 musste die Brücke für die neuen, schwereren Dampflokomotiven verstärkt werden, die ab 1920 nach der Übernahme der württembergischen Eisenbahn durch die neu gegründete Reichsbahn gebaut wurden. Die Brücke der Nagoldbahn wurde komplett durch eine neue ersetzt. Das zweite Foto zeigt

die für die Belastungsprobe posierende Lokomotive 58 526. Eine baugleiche Maschine ist noch heute für die Ulmer Eisenbahnfreunde im Einsatz (58 311).

In den 1930er Jahren war die gesamte Strecke noch unter Dampf. Das Foto entstand zwar erst 1960, könnte aber ebenso zwei Jahrzehnte früher aufgenommen



Dampflok im Calwer Bahnhof, rechts das Bahnsteigdach
Foto: Theodor Alt, 1960

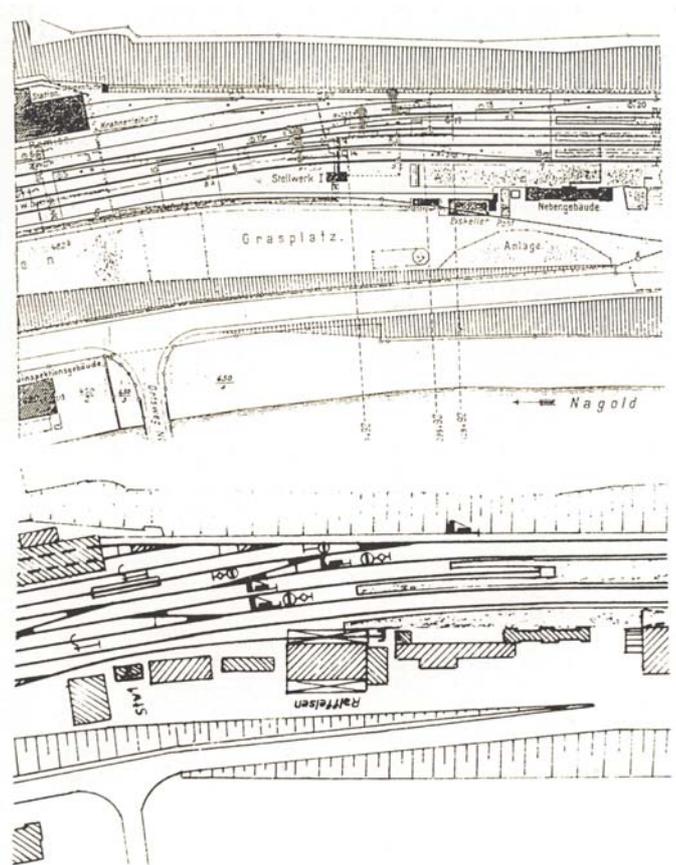


Verstärkte Schwarzwaldbahnbrücke und erneuerte Nagoldbahnbrücke
Foto: 1932 Hermann Maey, Sammlung Hansjürgen Wenzel

worden sein. Zu erkennen ist eine Dampflok mit der Betriebsnummer „93 813“, die nur 1953 für einige Monate auch in Calw stationiert war, und eine Lokomotive der Baureihe „24“. Das Empfangsgebäude und ein Nebengebäude rechts sind wegen des Rauchs nur zu erahnen. Dafür sind das um 1900 angebaute Bahnsteigdach und das Stationsschild mit dem Ortsnamen „Calw“ in der für die 1930er Jahre typischen Fraktur-Schrift recht gut zu erkennen. 1940 wurde der elektrische Betrieb zwischen Zuffenhausen und Weil der Stadt aufgenommen – der Beginn des Niedergangs des „hinteren“ Streckenteils der Schwarzwaldbahn.

Als hätte es gegen Ende des Zweiten Weltkriegs keine anderen Sorgen gegeben, mussten im westlichen Bahnhofsbereich dringend die alten württembergischen Weichen ausgetauscht werden. Bei dieser Gelegenheit sollten auch die Linienführung verbessert und ein neues Stellwerk gebaut werden. Aus Kostengründen, die in diesem Fall wohl nicht nur auf die berühmte schwäbische Sparsamkeit zurückzuführen waren, wurde auf den Stellwerksneubau verzichtet. Stattdessen verschob man 1944 das alte Stellwerk 1 um etwa 50 Meter nach Norden (auf dem Plan nach links) und schloss es dort an die neuen Weichen und Signale wieder an.

Der Weltkrieg hat an der Schwarzwaldbahn und am Calwer Bahnhof zum Glück keine Schäden hinterlassen. Nur wenige Jahre danach fühlten sich einige Bürger dennoch in beklemmender Weise an diese Zeit mit ihren



Lagepläne, 1909 (oben), um 1970 (unten)
Quelle: Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V.

Tiefliegerangriffen zurück erinnert. Was war geschehen? 1950 waren oben in Althengstett beim Rangieren drei Güterwagen verloren gegangen, da sie nicht richtig an die Lokomotive angekuppelt waren. Nun machten sich die herrenlosen Wagen langsam aber sicher auf ihren zehn Kilometer langen Weg abwärts Richtung Calw. Doch die Zeit, um von Calw eine Lok herauf zum Abfangen zu schicken war schon zu knapp, und so konnte man nur noch die Weichen auf „Durchfahrt“ stellen und hoffen, dass die Wagen nicht entgleisen und unten auf der Nagoldbahn nicht zufällig ein Zug fuhr. Tatsächlich rauschten sie einige Minuten später unbehelligt durch den Calwer Bahnhof und kamen erst danach im Rudersbergertunnel zum Entgleisen, als sich verrutschte Ladung selbstständig machte. Zum Glück kamen keine Menschen zu Schaden, und auch von Sachschäden wurde nichts bekannt. Deshalb ist dieser Vorfall auch nicht aktenkundig geworden und nur durch mehrere Zeitzeugenberichte mündlich überliefert. Es hätte auch ganz anders kommen können: Eine Temposchätzung des Vereins „Württembergische Schwarzwaldbahn Calw“ auf der Grundlage der Fahrtzeit von etwa 4-5 Minuten ergab für die führerlosen Güterwagen eine Geschwindigkeit von 120 km/h bei der Bahnhofsdurchfahrt!

Nach der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Zuffenhausen – Weil der Stadt fuhren bis Calw immer noch mit Dampfloks bespannte Züge, bis diese seit den 1950er Jahren durch moderne Schienenomnibusse abge-



Schienenomnibusse in Calw

Foto: Karl Gerhard Baur 1960

löst wurden. In dieser von einer allgemeinen Aufbruchstimmung gekennzeichneten Zeit entstand ein sehr stimmungsvolles Foto vom Calwer Bahnhof: Eine junge Dame schlendert gedankenverloren über den Bahnsteig. Es ist, wie sich kürzlich herausgestellt hat, die damalige Freundin des Fotografen, die sowohl an ihn als auch an die Abfahrt ihres Zuges dachte. Beide sind heute noch verheiratet.

Der Zutritt zu den Bahnsteigen wurde in dieser Zeit immer noch durch Bahnsteigsperrn kontrolliert. Nur wer eine gültige Fahrkarte oder Bahnsteigkarte besaß, durfte passieren. Das Sperrhäuschen stand ab etwa 1900 zunächst in der Säulenvorhalle, wo auch die Fahrkarten verkauft wurden. Später kam es in die Durchgangs- und Wartehalle im Mittelbau.

1961 entfernte man auf dem Abschnitt zwischen Althengstett und Calw das zweite Gleis, da es mittlerweile keine schweren Güterzüge mehr gab, die von einer zweiten Dampflok nachgeschoben werden mussten. Jene fuhr damals nach vollendetem Schubdienst umgehend auf dem zweiten Gleis zurück. Seitdem ist das seitherige „Talgais“ das einzige Streckengleis. Spätestens mit der Einführung der Stuttgarter S-Bahn-Linie 6 mit Endhaltestelle „Weil der Stadt“, 1978, verschwand der letzte durchgehende Zug aus den Fahrplänen. Den Niedergang des Personenverkehrs nach Calw konnte auch der als „Nebenbahnretter“ bekannt gewordene Schienenbus nicht mehr aufhalten: Am 28.5.1983 erfolgte die Betriebseinstellung der Schwarzwaldbahn im Abschnitt Weil der Stadt – Calw für den Personenverkehr. Und 1988 wurde nach einem Böschungsrutsch am Forsttunnel bei Ostelsheim und dem anschließenden spektakulären Abtransport von Güterwagen über die Straße auch der Güterverkehr eingestellt.

Seit jenem Jahr 1988 war also der Bahnhof nur noch für die Nagoldbahn in Betrieb. Die Fahrkarten kaufte man inzwischen auch am Automaten, der genau an der Stelle des früheren Sperrhäuschens im Mittelbau stand. Von hier aus hätte man über eine Sitzbank klettern und durch eine geschlossene Tür hinaus zu den Zügen gehen müssen – hätte man die einzige von hier lesbare Beschriftung befolgt! Vielleicht war mit „Eingang“ auch der

Zutritt in die Eisenbahnwelt gemeint, der vor längerer Zeit wohl wirklich noch möglich war, als die Tür nicht zugestellt war.

Schon im darauf folgenden Jahr ging der neue Haltepunkt „Calw Mitte“ in Betrieb, was das endgültige Aus für den altherwürdigen Bahnhof bedeutete. Zum offiziellen Abschied am 20./21.5.1989 mit zünftigem Bahnhofsfest fuhr auch ein Sonderzug aus Stuttgart heran, der natürlich nicht den direkten Weg über die schon länger stillgelegte Schwarzwaldbahnstrecke, sondern über Mühlacker – Pforzheim nahm. Die letzten Planzüge waren die damals ganz modernen Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628/928, die erst seit kurzem die Nagoldbahn befuhren. Im selben Jahr wurden das Empfangsgebäude (an privat) sowie die beiden Stellwerke und die Güterhalle (an die Stadt Calw) verkauft. 1994 folgten die Freiflächen zusammen mit Schwarzwaldbahn-Strecke ab Weil der Stadt, außer Gleis 1 (an den Landkreis).

Dieser Streckenabschnitt wurde im März 1997 als Sachgesamtheit komplett unter Denkmalschutz gestellt. Die Bahnhofsanlage genießt diesen Schutz bereits seit 1991. In der Begründung des damaligen Landesdenk-



Schalterhalle

Foto: Axel Knobloch, 1989

malantes heißt es zum Empfangsgebäude: „Das monumentale Bauwerk an der südlichen Einfahrt in die Stadt ist ein markantes, qualitativvolles Bauwerk der Stadt Calw und von stadtbaugeschichtlicher Bedeutung. [Die] Erhaltung [des Bahnhofs und seiner Nebengebäude] liegt im öffentlichen Interesse aus heimatgeschichtlichen und wissenschaftlichen Gründen, insbesondere wegen ihres dokumentarischen Werts für die Geschichte der Nagold- und Schwarzwaldbahn von 1872, aber auch für die Technikgeschichte allgemein.“ Dies konnte jedoch nicht den Abriss des Güterschuppens im Jahr 1999 verhindern, obwohl er dem damaligen „Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn e.V.“ für eine geplante Versetzung an den Ort des früheren großen Lokschuppens geschenkt wurde. Dieser Verein hatte sich bereits 1987 gegründet, als noch Güterverkehr auf der Schwarzwaldbahn unterwegs, die Stilllegung der Strecke aber bereits absehbar war.



Letzter Zughalt am alten Calwer Bahnhof
Foto: 1989 Hans-Joachim Knupfer

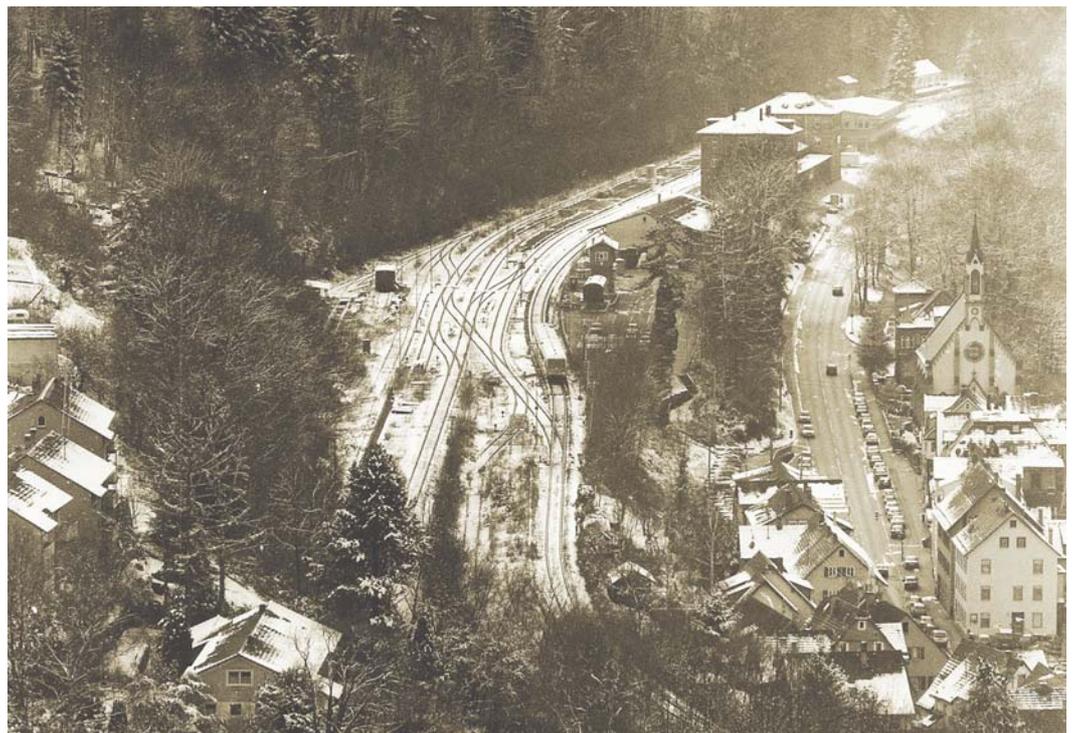
Aus Richtung Althengstett kommend bietet sich dem Betrachter für einen kurzen Moment dieser Panoramaausblick auf den Calwer Bahnhof, lange bevor er ihn tatsächlich erreichen wird. 2001 gelang diese Aufnahme vom oberen Bogen der schon längst stillgelegten Schwarzwaldbahn, die sich unten im Bahnhof zu der Nagoldbahn gesellt. Auf ihr ist gerade ein Triebwagen Richtung Pforzheim abgefahren und hat auch schon das Stellwerk passiert. Auf der anderen Seite am Hang der Uhlandshöhe sind die Reste des früheren Bahnbetriebswerks Calw zu erkennen, im Hintergrund, hinter dem Empfangsgebäude und dem „DHL-Standort“ anstelle des früheren Güterschuppens, das andere Stellwerk (Wärterstellwerk) und ein Lagerschuppen.

Bundesweite Schlagzeilen gab es im Jahr 2005: Ab 1. Oktober sollte die LIDL-Filiale im alten Bahnhof trotz guter Umsätze wegen Renovierung geschlossen werden. Kurz darauf wurde bekannt, dass sie wegen zu geringer Verkaufsfläche ganz aufgegeben werden sollte. Die Gewerkschaft ver.di vermutete dagegen den Versuch, einen der wenigen Betriebsräte im Konzern zu zerschlagen, was letztlich das überregionale Aufsehen erregte. Das Amtsgericht Pforzheim verhängte zunächst eine Ordnungsstrafe, weil die Mitarbeiter vorher nicht angehört wurden. Zwei Monate später einigten sich die Tarifparteien vor der Einigungsstelle beim Gericht immerhin auf einen Sozialplan für die 12 Mitarbeiter, und die Ordnungsstrafe wurde aufgehoben. Die Filiale blieb geschlossen.



Das Stellwerk 1 am heutigen Standort
Foto: Verfasser, 2009

2007 erhielt der anlässlich des 20-jährigen Jubiläums umbenannte „Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw – Weil der Stadt e.V. (WSB)“ Pacht- und Nutzungsverträge mit dem Landkreis über alle Anlagen des Bahngeländes Calw Süd mit Ausnahme von Gleis 1. Im selben Jahr ging das Befehlsstellwerk 1 erneut um 100 Meter auf Reisen: Ein neuer Parkplatz anstelle des Raiffeisen-Gebäudes und ein neuer Supermarkt (als Ersatz für die geschlossene LIDL-Filiale) erforderten eine Neuordnung des Areals mit dem denkmalgeschützten



Bahnhofsanlage von oben

Foto: Hans-Joachim Knupfer, 2001

Stellwerk. Die Lösung bestand in der zweiten Versetzung nach 1944, diesmal aber ohne Funktion, d.h. die noch prinzipiell funktionsfähigen Stellhebel haben keine Verbindung mehr zu den heutigen Weichen und Signalen.

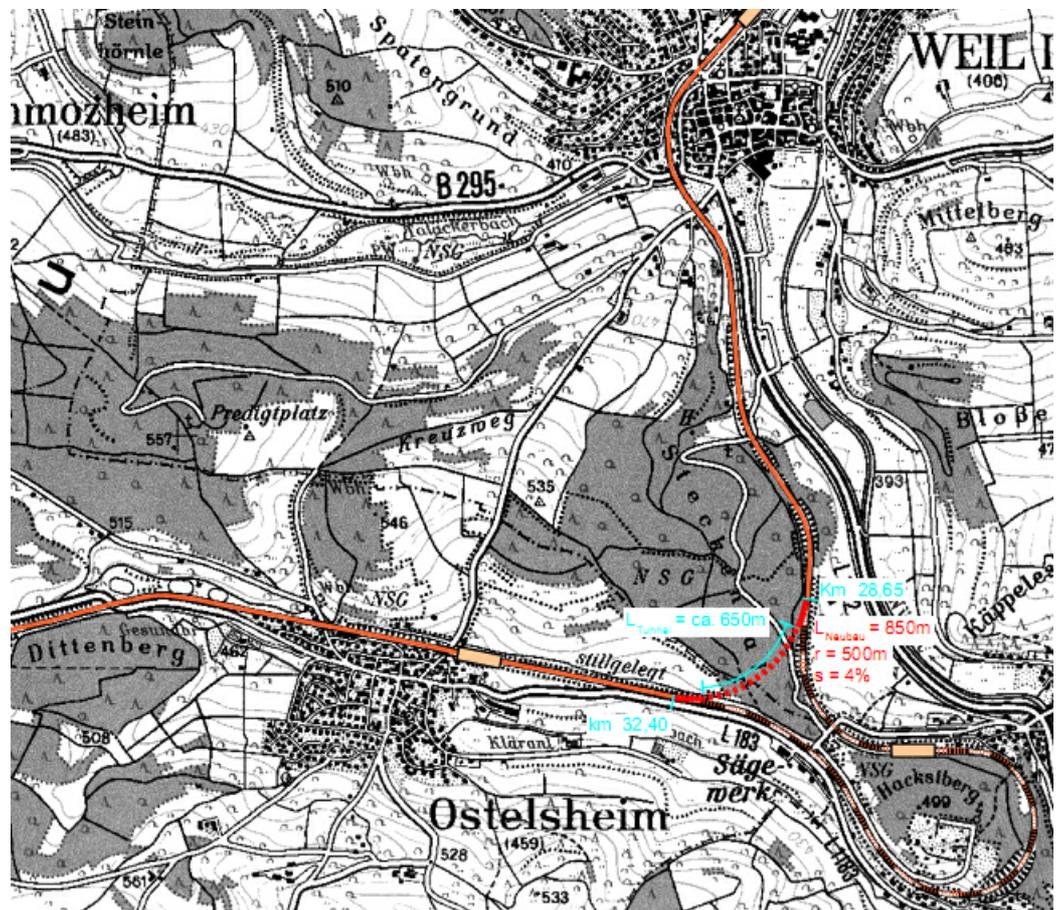
Mittlerweile haben Vorstellungen von einer Wiederinbetriebnahme der stillgelegten „Schwarzwaldbahn“, die natürlich vor allem vom Verein „WSB“ vorangetrieben werden, konkrete Formen angenommen, allerdings nicht als Museumsbahn. Eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung, die 2008 aufgestellt wurde, berücksichtigt zum ersten Mal auch die mögliche Verlängerung der S-Bahn Stuttgart – Weil der Stadt auf dem Streckenabschnitt bis Calw. Für die Verlängerung des S-Bahn-Systems ist der Nutzen-Kosten-Faktor mit 2,01 am höchsten, gefolgt von der Variante eines Inselbetriebes mit Stadtbahnen mit 1,45 und der dieselbetriebenen Bahn mit einem Faktor von 1,22. Der Nutzen ist also doppelt so hoch wie die Kosten, und die Strecke ist prinzipiell förderfähig nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG). Auf dieser Grundlage wird die S-Bahn jetzt weiterverfolgt mit dem Ziel, den Betrieb bis zum Jahre 2015 oder spätestens 2016 wiederaufzunehmen.

Zur Verbesserung der Trassenführung soll bei Schafhausen ein neuer, 650 Meter langer Tunnel den Hacksberg durchstechen, um die dortige Schleife abzukürzen. Darin wäre allerdings eine Steilrampe von 40 Promille notwendig, die nur S-Bahnen befahren können, nicht aber Güterzüge, die die reaktivierte

Strecke ja auch nutzen könnten. Und der alte Bahnhof Schafhausen wäre damit endgültig „abgehängt“ vom Schienenverkehr. Der Calwer Bahnhof aber bekäme die Chance, seine alte Knotenfunktion mit der Nagoldbahn zurückzubekommen. Etwas befremdlich erscheint dabei das Vorhaben, die Züge nur bis Calw ZOB verkehren und dann abends leer nach Weil der Stadt zurückfahren zu lassen! Dabei wären nur 1 km weiter am Bahnhof genügend Abstellflächen für S-Bahnen und Pkw vorhanden.

Zwischenzeitlich interessierte sich die NPD für das Calwer Bahnhofsgebäude als Landesgeschäftsstelle. Erneut rückte es damit ins Licht der Öffentlichkeit, die nach großen Protesten den Verkauf verhinderte. Als Ergebnis erreichte die Stadt Calw einen Pachtvertrag für die kommenden 10 Jahre. Sie nutzt den Bau aber nicht selbst, sondern vermietet ihn weiter an einen sozialen Träger.

So wie bei diesem geplatzten Verkauf des Bahnhofs die Stadt Calw und viele ihrer Bürger zu „ihrem“ Bahnhof standen, ist für die Zukunft zu wünschen, dass sich alle Entscheidungsträger der verlängerten Stuttgarter S-Bahn zu diesem Zeugnis alter Bahnhofsherrlichkeit und Calwer Stadtgeschichte bekennen. Denn geht es darum, dem Bahnhofsstandort und damit auch dem Baudenkmal seine alte Funktion als Verkehrsknoten zurückzugeben. Und dann müssen die Menschen, für die die Bahn ja fährt, diese auch annehmen und möglichst oft nutzen. Dies gilt natürlich auch für die Benutzer der Nagoldbahn („Kulturbahn“), die hier dann wieder zum Umsteigen halten müsste.



Geplante Neutrassierung am Hacksberg, Machbarkeitsstudie 2002

Literatur:

Zu(g)kunft für Calw, 20 Jahre Verein Württembergische Schwarzwaldbahn Calw - Weil der Stadt e.V., 2007
„Calw und die Württembergische Schwarzwaldbahn“, WSB, 1989
Morlok, „Rückschau auf die Erbauung der Königlich Württembergischen Staatseisenbahn“, 1890
Oscar Fraas, „Württembergs Eisenbahnen“, 1880
Ed. Fr. Hochstetter, „Die Württembergische Schwarzwaldbahn“, 1872

Der Autor Dr. Roland Feitenhansl, 1965 in Pforzheim geboren und seit 1997 Mitglied der „Pforzheimer Eisenbahnfreunde“, hat an der Universität Karlsruhe Kunstgeschichte mit Schwerpunkt Baugeschichte studiert. 1998 schrieb er seine Masterarbeit über „Typenbahnhöfe im württembergischen Schwarzwald“, 2002 promovierte er über den Hauptbahnhof Heilbronn. Nach Unterrichtstätigkeit an der Universität Karlsruhe und Beschäftigung im Referat Denkmalpflege des Regierungspräsidiums Karlsruhe wechselte er im April 2011 in das Bayerische Amt für Denkmalpflege. Seine Karlsruher Anschrift gilt weiterhin.